



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 254]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 21, 2015/आषाढ़ 30, 1937

No. 254]

NEW DELHI, TUESDAY, JULY 21, 2015/ASHADHA 30, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 जुलाई, 2015

सं. टीएएमपी/33/2015-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न इसके साथ संलग्न आदेश में विनिर्दिष्ट अनुसार, ` 40.00 प्रति मी.टन के समेकित हैंडलिंग प्रभार, जिसमें प्रस्तावित एचडीसी की उडन राख जेट्टी पर उडन राख की हैंडलिंग के लिए कार्गो और बार्ज से संबंधित सभी सेवाएं सम्मिलित हैं, के अनुमोदन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/33/2015-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मनेयन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जुलाई, 2015 के इस द्वितीय दिवस को पारित)

यह मामला ` 40.00 प्रति मी.टन के समेकित हैंडलिंग प्रभार, जिसमें प्रस्तावित एचडीसी के उडन राख जेट्टी पर उडन राख की हैंडलिंग के लिए कार्गो और बार्ज से संबंधित सभी सेवाएं सम्मिलित हैं, के अनुमोदन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त दिनांक 28 अप्रैल 2015 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. अपने 28 अप्रैल 2015 के प्रस्ताव में केओपीटी द्वारा विनिर्दिष्ट प्रमुख मुद्रे संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:
 - (i). इस समय, भारत का अंतर्राष्ट्रीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूएआई) एचडीसी पर 0.5 एमएमटीपीए उडन राख प्रति वर्ष की क्षमता वाले अपने दो जेट्टी के माध्यम से हल्दिया से बंगलादेश को उडन राख के नियंत्रित की हैंडलिंग का

कार्य कर रहा है। उडन राख पोत अन्तर्देशीय पोत हैं जोकि एचडीसी और बंगलादेश के बीच तटवर्ती मार्गों से आते-जाते हैं।

- (ii). विद्युत संयंत्रों की स्थापना के परिणामस्वरूप, उडन राख की हैंडलिंग में आरोही स्वरूप की प्रवृत्ति बनने की संभावना है। इसलिए, केओपीटी ने इस संबंध में राजस्व अर्जन के लिए एचडीसी द्वारा उडन राख जेटी के आवर्धन की महत्ती आवश्यकता महसूस की है। इस संबंध में, केओपीटी ने हल्दिया में उडन राख हैंडलिंग सुविधा के निर्माण का निर्णय लिया है।
- (iii). केओपीटी ने निविदा आमंत्रित की थी और सफल बोलीदाता ने सुविधा के निर्माण और प्रचालन के लिए '25.75 प्रति मीटन की दर उद्धृत की है।
- (iv). अंतर्देशीय पोतों के लिए प्रयोज्य प्रभार केओपीटी के विद्यमान दर मान के भाग-VII के खण्ड 31 में विनिर्दिष्ट हैं, जिसमें केडीएस के टीटी शेड पर उडन राख पोतों की हैंडलिंग के लिए '40 प्रति मीटन का समेकित हैंडलिंग प्रभार निर्धारित है। इस दर में कार्गो और वार्ज से संबंधित सभी प्रभार सम्मिलित हैं।
- (v). बोर्ड न्यासियों ने '40/- प्रति मीटन के उक्त समेकित दर, जिसमें एचडीसी पर प्रस्तावित उडन राख सुविधा पर उडन राख की हैंडलिंग के लिए कार्गो और वार्ज से संबंधित सभी सेवाएं सम्मिलित हैं, को अपनाने के लिए टीएएमपी से प्राप्त की जाने वाली स्वीकृति प्रदान करने संबंधी अनुरोध का अनुमोदन कर दिया है।
- (vi). टीएएमपी द्वारा यदि इसका अनुमोदन कर दिया जाता है, तो ठेकेदार को '25.75 प्रति मीटन के भुगतान के पश्चात प्रस्तावित सुविधा में हैंडल किए गए कार्गो के लिए '14.25 प्रति मीटन का निवल राजस्व एचडीसी को उपलब्ध होगा। यह निवल राजस्व, जैसाकि उपर्युक्त रूप से उल्लेख किया गया है, आईडब्ल्यूएआई जेटी पर उडन राख की हैंडलिंग के लिए एचडीसी द्वारा इस समय लिए जा रहे '11.66 प्रति टन की दर की तुलना में अधिक है।
- (vii). तदनुसार, केओपीटी ने अपने दर मान में निम्नलिखित संशोधनों का प्रस्ताव किया है:
“धारा 31: केओपीटी द्वारा प्रचालित केडीएस के टीटी शेड पर और एचडीसी पर उडन राख जेटी पर उडन राख पोतों की हैंडलिंग के लिए एक समेकित हैंडलिंग प्रभार, जिसमें कार्गो और वार्ज से संबंधित सभी सेवाएं सम्मिलित हैं, '40.00 प्रति मीटन की दर से लगाया जाएगा।”

3. केओपीटी के प्रस्ताव की प्रारंभिक रूप से जांच करने पर, केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 20 मई 2015 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 जून 2015 द्वारा उत्तर दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर केओपीटी से प्राप्त उत्तर तालिका में नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
1.1	धारा 48 द्वारा पठित महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(4) के अंतर्गत महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत अधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपलब्ध करायी गई अभिज्ञात सेवाओं के संबंध में प्राधिकरण को दरों को अधिसूचित करना अपेक्षित होता है। इसके अतिरिक्त, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी किए गए नीति-निर्देशों के अनुपालन में इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास में पारियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 2013 के दिशा-निर्देश अधिसूचित किए हैं, जो 9 सितम्बर, 2013 से प्रवृत्त हैं। ये दिशा-निर्देश किसी भी ऐसे महापत्तन न्यास द्वारा सौंपी जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होते हैं, जिस पर बीओटी/बीओओटी के अंतर्गत अथवा निजी क्षेत्र की सहभागिता, जिसके लिए इन दिशा-निर्देशों के जारी होने की तारीख के बाद आरएफी जारी किए जाते हैं, के लिए की गई किसी अन्य व्यवस्था के अंतर्गत महापत्तन न्यास	महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत एचडीसी पर प्रस्तावित उडन राख जेटी एक बीओटी/बीओओटी व्यवस्था नहीं है। यह पूरी तरह से एक संविदा करार है। प्रस्तावित व्यवस्था के अंतर्गत, केओपीटी उपभोक्ताओं को केओपीटी द्वारा नियुक्त किए गए ठेकेदार के माध्यम से सेवा उपलब्ध कराएगा और उन पर लेवी प्रभार लगाएगा। ठेकेदार उपभोक्ताओं से कोई भी प्रभार वसूल करने का पात्र नहीं होगा। इस संबंध में यह उल्लेख किया जा सकता है कि उपभोक्ताओं से प्रभारों की वसूली करने का प्राधिकार प्रशुल्क के अंतर्गत किसी भी व्यवस्था की एक मूलभूत आवश्यकता होती है लेकिन यह बात उडन राख जेटी के विषय के संबंध में प्रस्तावित व्यवस्था में लागू नहीं होती है। प्रस्तावित व्यवस्था के अंतर्गत, केओपीटी ने सुविधा के निर्माण और प्रचालन तथा अनुरक्षण का उत्तरदायित्व एक ठेकेदार को सौंपा है। निर्माण पूरा होने के प्रति पूरा भुगतान करने और जेटी के ओ एंड एम के प्रति अलग से भुगतान करने के स्थान पर

	अधिनियम के प्रावधान लागू होते हैं।	
1.2	<p>केओपीटी के बोर्ड के न्यासियों के संकल्प संघया ए/43/एचडीसी/इडमिन/3/03//2015 दिनांक 30 मार्च 2015 की प्रति में अन्य बातों के साथ-साथ उडन राख की हैंडलिंग के लिए ठेके की पद्धति के बारे में उल्लेख किया गया है। केओपीटी द्वारा परिकल्पित ठेके की पद्धति “संविदाकारी मोड में सुविधाओं के निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण है। ठेका अवधि के पश्चात विना किसी लागत के सुविधाएं वापिस केओपीटी के पास आ जाएंगी।”</p> <p>ठेके की विनिर्दिष्ट बातों को देखते हुए, ठेके की पद्धति निर्माण, प्रचालन, अंतरण (बीओटी) पद्धति के सदृश है। इसी कारण से, बोली के आमंत्रण से पहले 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क का अनुमोदन प्राप्त न करने के कारणों को स्पष्ट किया जाना चाहिए।</p>	<p>केओपीटी प्रस्तावित व्यवस्था के अंतर्गत 10 वर्षों की ठेके की अवधि के दौरान जेट्री पर वास्तविक रूप से हैंडल किए गए कार्गो के प्रति, प्रति मीटन के आधार पर समेकित दर पर ठेके के लिए आस्थगित भुगतान करेगा। जहां तक ठेका अवधि समाप्त होने के बाद सुविधा के बिना किसी लागत के अंतरण का संबंध है, यह उल्लेख किया जाता है कि केओपीटी निर्माण के पूरा होने पर निर्माण के प्रति पूरा भुगतान नहीं कर रहा है और तदनुसार, संपत्ति के अंतरण को ठेका अवधि के पूरा होने तक आस्थगित रखा जा रहा है। वर्तमान ठेके में ठेका अवधि के समाप्त होने तक सम्पत्ति के अंतरण के आस्थगन का बीओटी की कार्य पद्धति से कोई लेना-देना नहीं है।</p> <p>चूँकि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत एचडीसी पर प्रस्तावित उडन राख जेट्री एक बीओटी/बीओआटी व्यवस्था नहीं है, इसलिए, केओपीटी ने बोली आमंत्रित करने से पहले 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए टीएएमपी से कोई संपर्क नहीं किया था।</p>
2.	<p>महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) में विनिर्दिष्ट है कि महापत्तन न्यास, केन्द्रीय सरकार की पूर्व स्वीकृति से धारा 42 की उप-धारा 1 के अंतर्गत सूची में दर्शायी गई सेवाओं में से किसी भी सेवा के निष्पादन के लिए किसी भी व्यक्ति को प्राधिकृत कर सकता है।</p> <p>तथापि, ऐसा प्रतीत होता है कि केओपीटी के प्रस्ताव में एचडीसी पर उडन राख की हैंडलिंग के लिए ठेका प्रदान करने के लिए केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति के बारे में कोई उल्लेख नहीं है।</p>	<p>चूँकि प्रस्तावित व्यवस्था महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत आने वाली व्यवस्था नहीं है, इसलिए, केन्द्रीय सरकार का पूर्व अनुमोदन प्राप्त करना अपेक्षित नहीं है।</p>
3.	<p>महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत यदि केओपीटी द्वारा परिकल्पित प्राधिकारी स्वरूप की व्यवस्था बीओटी रियायत करार के माध्यम से भिन्न है तो प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 9.1 में यह अपेक्षित है कि प्राधिकरण सेवा प्रदाताओं द्वारा प्राप्त की जाने वाली उपलब्धियों के निष्पादन मानक के अनुरूप ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित करे। उक्त प्रशुल्क नीति के खण्ड 9.2 में प्रस्ताव के निरूपण में अपनायी जाने वाली कार्य पद्धति का उल्लेख है। तथापि, केओपीटी ने न तो बीओटी प्रचालक द्वारा उपलब्ध करायी जाने वाली सेवाओं के लिए 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत और न ही अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा लगाए जाने वाले प्रभारों के विनियमन से संबंधित प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 9 के अंतर्गत प्रस्ताव निरूपित किया है। केओपीटी को यह स्पष्ट करना है कि सेवा प्रदाता पर लागू करने के लिए केओपीटी के दर मानों में नियत किए गए प्रशुल्क को अपनाने से संबंधित इसका प्रस्ताव किस प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत किया गया है, हालांकि निम्न स्तर पर `25.75 प्रति मीट्रिक टन उपयुक्त है।</p>	<p>यह बात दोहरायी जाती है कि उडन राख जेट्री के निर्माण और प्रचालन की प्रस्तावित व्यवस्था पूरी तरह से एक संविदाकारी व्यवस्था है और महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत अन्य कोई व्यवस्था नहीं है। तदनुसार, यह प्रस्ताव 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश के अंतर्गत अथवा प्रशुल्क नीति 2015 के खण्ड 9.1 के अंतर्गत नहीं तैयार किया गया है। महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत बीओटी व्यवस्था और बीओआटी व्यवस्था के माध्यम से भिन्न अन्य व्यवस्था दोनों के अंतर्गत सेवा प्रदाता को व्यापार से प्रभारों की वसूली के लिए अनुमति प्रदान करता है। वर्तमान प्रस्ताव के अंतर्गत केओपीटी व्यापार से प्रभारों की वसूली करेगा और सुविधा के निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण के प्रति, प्रति मीटन आधार पर ठेकेदार को भुगतान करेगा।</p> <p>महापत्तनों पर प्रशुल्क के विनियमन के लिए दिशा-निर्देश, 2004 के अंतर्गत बनाए गए केओपीटी के विद्यमान दर मान 31.03.2016 तक वैध हैं और कार्यकरण से संबंधित दिशा-निर्देशों को जारी करने के संबंध में 18 अप्रैल, 2015 को टीएएमपी द्वारा आयोजित बैठक के दौरान विचार-विमर्श के अनुसार, इस वर्ष के अंत तक प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत एसओआर के निर्धारण से संबंधित प्रस्ताव प्रस्तुत करना केओपीटी के लिए अपेक्षित होगा। तदनुसार, किसी अन्य दिशा-</p>

		<p>निर्देशों के अभाव में, नई सेवा की किसी दर के निर्धारण के लिए, प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत नए एसओआर के निर्धारण तक, महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के विनिर्धारण से संबंधित नीति को प्रचालनात्मक बनाने के लिए कार्यकरण से संबंधित हाल ही में अनुमोदित किए दिशा-निर्देश के प्रावधानों पर विचार किया जाए।</p>
4	<p>जब सफल बोलीदाता ने ` 25.75 प्रति मीट्रिक टन की दर उद्धृत कर दी है, तब सुविधा के उपयोगकर्ता पर ` 14.25 प्रति मीट्रिक टन (` 40.00 - ` 25.75) की अतिरिक्त राशि का बोझ डलने के संबंध में औचित्य को स्पष्ट करने की आवश्यकता है।</p>	<p>महापत्तन न्यास के लिए प्रशुल्क के विनिर्धारण की नीति को प्रचालनात्मक बनाने से संबंधित उक्त कार्यकारी दिशा-निर्देश 2015 के खण्ड – 5.7.1 में यह विनिर्दिष्ट है कि 'जब कभी उस विशिष्ट पत्तन के एसओआर में कोई सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है तो संबंधित महापत्तन न्यास प्रशुल्क और निष्पादन मानकों, यदि किसी अन्य महापत्तन न्यास की तुलनीय कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए कोई निर्धारित किए गए हों, को अपनाने हुए उक्त नए कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए टीएएमपी से संपर्क कर सकता है।'</p> <p>इस मामले में, कोलकाता पत्तन न्यास के विद्यमान दर मान ऐसी सेवाओं के लिए होते हैं, जो कोलकाता डॉक प्रणाली के लिए प्रयोज्य हों। एचडीसी पर प्रस्तावित उडन राख जेटी में केओपीटी द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के प्रति टीएएमपी द्वारा अधिसूचित उक्त दर को लागू करने के लिए केओपीटी प्रस्ताव कर रहा है। तदनुसार, यह प्रस्ताव पूरी तरह से महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित नीति को प्रचालनात्मक बनाने के लिए कार्यकरण दिशा-निर्देश, 2015 के अनुरूप है और टीएएमपी कृपया सुविधा की उस दर को अपनाने के लिए केओपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करने पर विचार करें, जोकि केडीएस के लिए केओपीटी के दर मानों में पहले से उपलब्ध हैं।</p> <p>जहां तक प्रस्तावित दर की लेवी के औचित्य का संबंध है, यह उल्लेख किया जा सकता है कि पूर्व निर्धारित सूत्र के अनुसार सुविधा के निर्माण और आ एंड एम के लिए केओपीटी द्वारा नियोजित ठेकेदार को ठेकेदार द्वारा उद्धृत दर के अतिरिक्त ईधन और सामान्य वृद्धि का भुगतान करना केओपीटी के लिए अपेक्षित होगा। अतः उनके द्वारा उद्धृत दर नियत नहीं की गई है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, कोलकाता पत्तन न्यास के प्रचलित दर मान के अनुसार, केओपीटी के घोषित किसी भी अन्तर्देशीय पोत घाट पर उडन राख की हैंडलिंग के लिए ` 11.66 प्रति मीटन की दर से 'घाट भाडा' प्रयोज्य है। [संदर्भ: S.4.6.2. (क) के दर मान]। इसके अतिरिक्त, दर मानों के भाग- VII के अनुसार 'स्टेयल प्रभार' भी अन्तर्देशीय पोतों की हैंडलिंग के लिए प्रयोज्य हैं। केओपीटी ` 40.00 प्रति मीटन की समेकित हैंडलिंग दर की वसूली करने का प्रस्ताव कर रहा है और दर मानों के प्रावधान के अनुसार उक्त जेटी में घाट भाडा अथवा वार्ज से संबंधित प्रभारों की कोई अतिरिक्त वसूली नहीं करेगा।</p> <p>यहां यह उल्लेख करना आवश्यक प्रतीत होता है कि व्यापार को दी जाने वाली सेवा के लिए ठेकेदार द्वारा उद्धृत दर (लागू होनी वाली वृद्धि के साथ) केओपीटी की प्रत्यक्ष लागत होगी। केओपीटी इसी दर पर सेवा प्रदान नहीं कर सकता है क्योंकि केओपीटी को अपने ऊपरि व्यय की वसूली करना आवश्यक होता है जोकि</p>

	पर्याप्त होते हैं और वह कुछ लाभ अर्जित करने का पात्र भी होता है।
--	--

4.1. केओपीटी के उत्तर से, जैसाकि उपर्युक्त दर्शाया गया है, यह बात सामने आती है कि हल्दिया डॉक काम्पलैक्स (एचडीसी) पर जेट्रियों के माध्यम से उडन राख की हैंडलिंग में वृद्धि की प्रत्याशा के कारण, केओपीटी ने एचडीसी पर उडन राख हैंडलिंग सुविधा स्थापित करने की परिकल्पना की है। इस संबंध में, केओपीटी ने सूचित किया है कि ठेकेदार को जेट्री के निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण का उत्तरदायित्व सौंपा गया है। यद्यपि, ठेकेदार, केओपीटी की ओर से एचडीसी पर प्रस्तावित जेट्री पर उडान राख को हैंडल करेगा, तथापि, केओपीटी उपयोक्ताओं से हैंडलिंग प्रभार की वसूली करेगा और ठेकेदार उपयोक्ताओं से कोई भी प्रभार वसूल करने का पात्र नहीं होगा। केओपीटी द्वारा ठेकेदार को 10 वर्ष की संविदा की अवधि के दौरान जेट्री पर वास्तविक रूप से हैंडल किए गए कार्गो पर आस्थिगित भुगतान के रूप में प्रति टन की दर का भुगतान किया जाएगा ताकि ठेकेदार अपनी निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण लागत वसूल कर सके और ठेकेदार की अवधि पूरी होने के पश्चात, ठेकेदार केओपीटी को सुविधा का निःशुल्क अंतरण करेगा। चूँकि उपयोक्ताओं से लेवी की वसूली के लिए प्राधिकार प्रदान करना महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत किसी व्यवस्था की एक बुनियादी आवश्यकता होती है, इसलिए, एचडीसी पर प्रस्तावित उडन राख जेट्री पूर्ण रूप से एक संविदाकारी व्यवस्था है, न कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत आने वाली कोई बीओटी/बीओटी व्यवस्था है। संक्षेप में, संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2013 अथवा प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 9.2 को लागू करने का सहारा न लेते हुए एचडीसी पर उडन राख सुविधा के उपयोक्ताओं पर केओपीटी द्वारा प्रभारित की जाने वाली दर की परिकल्पना की गई है।

4.2 इस संबंध में, केओपीटी ने अपने विद्यमान दर मानों के अन्तर्देशीय पोत और गैर-प्रोप्रोपेल्ड पोत के लिए भाग – VII – पोत से संबंधित प्रभारों के अंतर्गत धारा 31 की ओर ध्यान आकर्षित किया है, जो नीचे उद्धृत किया गया है:

“धारा.31	केओपीटी द्वारा प्रचालित केडीएस के टीटी शेड पर उडन राख पोत की हैंडलिंग के लिए, समेकित हैंडलिंग प्रभार, जिसमें कार्गो और बार्ज से संबंधित सभी सेवाएं सम्मिलित हैं, ` 40.00 प्रति मीटन की दर पर प्रभारित किए जाएंगे”
----------	---

4.3. कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) पर उडन राख पोत की हैंडलिंग के लिए विद्यमान दर मान में पहले से ही ` 40/- प्रति टन की दर निर्धारित है, जोकि अपने प्रवर्तन में केडीएस तक सीमित है। इस प्रकार, केओपीटी का प्रस्ताव उपर्युक्त नोट को इस प्रकार संशोधित करने के लिए है ताकि एचडीसी पर उडन राख जेट्री पर उडन राख पोत की हैंडलिंग के लिए ` 40/- प्रति टन की दर से प्रभारित करने के लिए केओपीटी को समर्थ बनाया जा सके।

4.4. इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि चूँकि केओपीटी के दर मानों में सामान्य संशोधन वर्ष 2006 में किया गया था, इसलिए केओपीटी की समग्र लागत स्थिति के आधार पर, केओपीटी की दोनों प्रणालियों अर्थात् कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) और हल्दिया डॉक काम्पलैक्स (एचडीसी) पर सामान्य प्रशुल्क संरचना प्रभारित करने योग्य है। वर्ष 2014 में केओपीटी के दर मान के सामान्य संशोधन, जिसके परिणामस्वरूप केओपीटी के विद्यमान दर मान हैं, में केडीएस के टीटी शेड पर उडन राख पोत की हैंडलिंग के लिए सम्पूर्ण पोत की समग्र लागत स्थिति के आधार पर अर्थात् केओपीटी की दोनों डॉक प्रणालियों पर एक साथ विचार करने के पश्चात विद्यमान लागत स्थिति ` 40/- प्रति टन की दर निर्धारित की गई है। इसलिए, केओपीटी में एक डॉक प्रणाली के लिए प्रयोज्य दर को केओपीटी पर अन्य डॉक प्रणाली में निर्धारणा का विस्तार करना अनुचित नहीं होगा।

4.5. इस व्यवस्था में कुछ वित्तीय विविक्षा सम्मिलित हैं, जैसेकि अब एचडीसी पर उडन राख पोतों को हैंडल किया जाएगा और ऐसे पोतों पर ` 40/- प्रति टन की अनुमोदित दर प्रभारित होगी। इस संबंध में, यह बात दोहरायी जाती है कि फरवरी 2014 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित केओपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में, समस्त पत्तन की पोत से संबंधित गतिविधि में दो वर्षों अर्थात् 2014-15 और 2015-16 की अवधि के लिए 40.88% की घाटे की स्थिति दर्शायी है। तथापि, केओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर वर्ष के किराए, पत्तन देयों, शिपिंग प्रभारों, लंगर शुल्क आदि जैसी प्रमुख प्रशुल्क मदों के संबंध में 20% की वृद्धि की अनुमति दी गई थी जबकि कुछेक प्रशुल्क मदों के संबंध में, यहां पत्तन द्वारा प्रतिशतता में उच्चतर वृद्धि का अनुरोध किया गया था, इस वृद्धि को 40% तक सीमित किया गया था। इस प्रकार, प्रस्तावित संशोधन के कारण केओपीटी द्वारा यदि अतिरिक्त आय अर्जित की जाती है, तो इससे केओपीटी को असमायोजित घाटे की राशि में अंतर को पूरा करने में मदद मिलेगी।

4.6. चूँकि पत्तन का प्रस्ताव उडन राख पोतों पर केवल ` 40/- प्रति मीटन की लेवी का विस्तार केडीएस से एचडीसी तक करने के लिए है, और चूँकि केओपीटी के दर मान का सामान्य संशोधन पहले से 01 अप्रैल 2016 से संशोधन के लिए देय हो गए हैं, इसलिए, इस मामले में इस स्थिति में अलग से किसी परामर्श प्रक्रियाओं की कोई आवश्यकता नहीं है।

4.7. उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत नोट का अनुमोदन किया जाता है।

5.1. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों को देखते हुए तथा समाहरण मनोनियोग के आधार पर, केओपीटी के विद्यमान दर मानों में अंतर्देशीय पोत और गैर-प्रोपेल पोत के लिए भाग – VII – पोत से संबंधित प्रभारों के अंतर्गत विद्यमान धारा 31 के स्थान पर निम्नलिखित प्रावधान प्रतिस्थापित किया जाता है:

“धारा.31	केओपीटी द्वारा प्रचालित केडीएस के टीटी शेड पर और इसके साथ-साथ एचडीसी पर उडन राख जेटी की हैंडलिंग के लिए, समेकित हैंडलिंग प्रभार, जिसमें कार्गो और बार्ज से संबंधित सभी सेवाएं सम्मिलित हैं, ` 40.00 प्रति मीटन की दर पर प्रभारित किए जाएंगे।”
----------	---

5.2. केओपीटी के विद्यमान दर मानों में उक्त संशोधन भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन बीतने के पश्चात प्रवृत्त होगा और 31 मार्च 2016 तक केओपीटी के विद्यमान दर मानों के वैध बने रहने की अवधि तक इसकी वैधता बनी रहेगी।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2015(142)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 14th July, 2015

No. TAMP/33/2015-KOPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kolkata Port Trust for approval of a consolidated handling charge of `40.00 per MT, inclusive of all cargo and barge related services, for handling of Fly Ash at the proposed Fly Ash Jetty of HDC, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/33/2015-KOPT

The Kolkata Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 2nd day of July, 2015)

This case relates to the proposal dated 28 April 2015 received from Kolkata Port Trust (KOPT) for approval of a consolidated handling charge of `40.00 per MT, inclusive of all cargo and barge related services, for handling of Fly Ash at the proposed Fly Ash Jetty of HDC.

2. The main points made by KOPT in its proposal dated 28 April 2015 are summarized below:

- (i). At present, Inland Waterways Authority of India (IWAI) is handling Fly Ash export from Haldia to Bangladesh through their two jetties having capacity of 0.5 MMTPA of Fly Ash per annum at HDC. The Fly Ash vessels are Inland vessels which ply between HDC and Bangladesh through riverine route.
- (ii). Owing to the setting up of power plants, there is likely to be an upward trend in handling of fly ash. Therefore, the KOPT has felt the definite need for augmentation of a Fly Ash jetty by HDC for earning

revenue in this respect. In this connection, the KOPT has decided to construct a Fly ash handling facility at Haldia.

- (iii). KOPT invited tender and the successful bidder has quoted a rate of ` 25.75 per MT for construction and operation of the facility.
- (iv). The charges applicable for Inland Vessels are specified under Section 31 of part-VII of the existing Scale of Rates of KOPT, wherein a consolidated handling charge of `40 per MT for handling Fly Ash vessels at TT shed of KDS is prescribed. This rate is inclusive of all cargo and barge related charges.
- (v). The Board of Trustees have approved to seek approval of TAMP for adoption of the said consolidated rate of `40/- per MT, inclusive of all cargo and barge related services, for handling of Fly Ash at the proposed Fly Ash handling facility at HDC.
- (vi). If approved by TAMP, HDC will have a net revenue of `14.25 per MT for cargo handled in the proposed facility after payment of `25.75 per MT to the contractor. The net revenue as stated above is higher than the rate of `11.66 per MT presently receivable by HDC for handling of fly ash at IWAI jetty.
- (vii). Accordingly, the KOPT has proposed the following amendment in its Scale of Rates:
"S.31: For handling of Fly ash vessels at TT Shed of KDS as well as Fly Ash Jetties at HDC, operated by the KOPT, a consolidated handling charge, inclusive of all cargo and barge related services, shall be levied at the rate of 40.00 per MT."

3. On a preliminary scrutiny of the proposal of KOPT, the KOPT was requested vide our letter dated 20 May 2015 to furnish additional information/ clarification. In this connection, the KOPT vide its letter dated 9 June 2015 has responded. The additional information/clarification sought by us and the response of KOPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply furnished by KOPT.
1.1	Section 42(4) of the Major Port Trust Act, 1963 read with Section 48 requires the Authority to notify the rates in respect of identified services provided by persons authorized under Section 42(3) of the MPT Act. Further, in compliance of the policy direction issued by the Ministry of Shipping (MOS) under Section 111 of the Major Port Trust Act 1963, the Authority has notified the guidelines of 2013 for determination of tariff for Projects at Major Port Trust, which has come into effect from 9 September 2013. These guidelines apply to all the projects to be awarded by any Major Port Trust to which the provision of MPT Act apply under BOT/BOOT or any other arrangement for Private Sector participation for which RFPs are issued after the date of issue of these guidelines.	The proposed Fly Ash Jetty at HDC is not a BOT/BOOT arrangement under Section-42(3) of the Major Port Trust Act. It is purely a contracting arrangement. Under the proposed arrangement, KoPT would provide the service to the customers through a contractor engaged by KoPT and shall levy charges on them. The contractor will not be entitled to realize any charge from the customers. In this regard, it may be mentioned that authorization of levy charges from the customers is a basic requirement of any arrangement under Section-42(3) of the MPT Act and the same is not applicable in the proposed arrangement in respect of the subject Fly Ash Jetty.
1.2	The copy of Resolution No. A/ 43/ HDC/ ADMN/ 3/03/2015 dated 30 March 2015 of the Board of Trustees of KOPT makes a mention, inter alia, about the mode of Contract for handling Fly Ash. The Mode of Contract envisaged by the KOPT is "Construction, operation & maintenance of the facilities in contracting mode. The facilities will come back to KOPT free of cost after the contract period". Looking	Under the proposed arrangement, KoPT has entrusted the responsibility of construction and operation and maintenance of the facility on one contractor. Instead of making full payment against completion of construction and separate payment against O&M of the Jetty; KoPT will make deferred payment to the contract at consolidated rate on per MT basis against cargo actually handled at the jetty during the contract period of 10 years, under the proposed arrangement. With regard to

	<p>to the wording of the mode of Contract, the mode of Contract is akin to the Build, Operate, Transfer (BOT) mode. That being so, the reason for not obtaining tariff approved under the Tariff Guidelines of 2013 before inviting bids to be clarified.</p>	<p>transfer of the facility free of cost after contract period is concerned, it is mentioned that KoPT is not making full payment against the construction upon completion of the construction and accordingly, the transfer of property is being deferred till completion of the contract period. The deferment of transfer of property till end of the contract period in the present contract has nothing to do with BOT mode of arrangement.</p> <p>As the proposed Fly Ash Jetty at HDC is not a BOT/BOOT arrangement under Section-42(3) of the Major Port Trusts Act, KoPT did not approach TAMP for approval of the tariff under the Tariff Guidelines of 2013, before inviting bids.</p>
2.	<p>Section 42(3) of the MPT Act, 1963 stipulates that a Major Port Trust may, with the previous sanction of the Central Government, authorize any person to perform any of the service listed under sub-section 1 of section 42. However, the proposal of the KOPT does not appear to make any mention about the sanction of the Central Government for awarding the Contract for handling Fly Ash at HDC.</p>	<p>As the proposed arrangement is not an arrangement under Section-42(3) of MPT Act, no prior approval of Central Govt is required to be taken.</p>
3.	<p>If the authorization arrangement envisaged by the KOPT under Section 42(3) of the MPT Act is other than by way of a BOT Concession Agreement, Clause 9.1 of the Tariff Policy, 2015 requires the Authority to fix ceiling rates for such services with Performance Standards to be achieved by the Service Providers. Clause 9.2 of the said Tariff Policy describes the methodology to be followed in formulation of the proposal. The KOPT has, however, not formulated the proposal either under the Tariff Guidelines of 2013 for the services to be provided by a BOT operator or under Clause 9 of the Tariff Policy, 2015 governing the Regulation of charges levied by other authorized service provider. The KOPT to clarify as to under which Tariff Guidelines its proposal for adoption of tariff fixed in the Scale of Rates of the KOPT for application to the Service Provider, though at a lower level of ` 25.75 per Metric Tonne fits in.</p>	<p>It is reiterated that the proposed arrangement of construction and operation of Fly Ash Jetty is a purely contracting arrangement and not any arrangement under Section-42(3) of the MPT Act. Accordingly, the proposal has not been framed under Tariff Guidelines of 2013 or Clause-9.1 of Tariff Policy 2015. Both BOT arrangement and arrangements other than by way of BOT arrangements under Section-42(3) of the MPT Act allows the service provider to collect charges from the trade. Under the present proposal KoPT will realize charges from the trade and will pay the contractor against the construction, operation and maintenance of the facility on per MT basis.</p> <p>The existing Scale of Rates of KoPT framed under the Guidelines for Regulation of Tariff at Major Ports, 2004 is valid till 31.03.2016 and as per the discussion held during the meeting taken by TAMP on 18 April 2015 on the issue of Working Guidelines, KoPT would be required to submit its proposal for fixation of SOR under the 2015 Tariff Policy by the end of this year. Accordingly, for fixation of a rate of new service, till fixation of a new SoR under 2015 Tariff Policy, the provisions of the recently approved Working guidelines to operationalize the Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 may be considered, in absence any other guidelines.</p>
4	<p>When the successful bidder has quoted a rate of ` 25.75 per Metric Tonne, burdening the user of the facility with the additional amount of ` 14.25 per Metric Tonne (` 40.00 - ` 25.75) needs justification.</p>	<p>The clause – 5.7.1. of the said Working Guidelines to operationalize the Policy for Determination of Tariff for Major Port Trust, 2015 stipulates that ‘Whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the SOR, of that particular port, the concerned Major Port Trust can approach TAMP for notification of tariff for the said new cargo/equipment/ service adopting the tariff and performance standards if any fixed for comparable cargo/ equipment/ service in any other Major Port</p>

	<p>Trust.</p> <p>In the instant case, the existing Scale of Rates of Kolkata Port Trust does have a rate for such service applicable for Kolkata Dock System. KoPT is proposing to apply the said rate notified by TAMP against the services to be rendered by KoPT in the proposed Fly Ash Jetty at HDC. The proposal is accordingly; fully in line with Working Guidelines to operationalize the Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 and TAMP may kindly consider approving the proposal of KoPT for adopting the rate of the facility which is already available in the Scale of Rates of KoPT for KDS.</p> <p>With regard to the justification of levy of the proposed rate, it may be mentioned that KoPT will be required to pay fuel and general escalation to the contractor engaged by KoPT for construction and O&M of the facility, as per predetermined formula, in addition to the rate quoted by the contractor. Hence the rate quoted by them is not fixed.</p> <p>Further, as per the extant Scale of Rates of Kolkata Port Trust, 'Wharfage' @ Rs. 11.66 per MT is applicable for handling of Fly Ash at any declared Inland Vessel Wharves of KoPT [Ref: S.4.6.2. (a) of the Scale of Rates]. Besides, 'Stayal Charge' as per Part-VII of the Scale of Rates is also applicable for handling of Inland Vessels. KoPT is proposing to recover a consolidated handling rate of Rs. 40.00 per MT and would not additionally realize any wharfage or barge related charges as per provision of the Scale of Rates in the said jetty.</p> <p>It may be pertinent to mention here that the rate quoted by the contractor (along with applicable escalation) will be a direct cost of KoPT for giving the service to the trade. KoPT cannot provide the service at the same rate, as KoPT needs to recover its overhead expenditure which is considerable, and also entitled to earn some profit.</p>
--	---

4.1. From the response of the KOPT, as brought out above, it emerges that owing to anticipating an increase in the handling of Fly Ash through the jetties at Haldia Dock Complex (HDC), the KOPT has envisaged setting up of a Fly Ash Handling facility at HDC. In this connection, the KOPT has reported to have entrusted the responsibility of construction, operation and maintenance of the jetty to a contractor. Though the contractor would handle Fly ash at the proposed jetty at HDC on behalf of KOPT, the KOPT shall levy the handling charges from the users and that the contractor will not be entitled to realize any charge from the customers. The contractor would be paid a per tonne rate on the cargo actually handled at the jetty during the contract period of 10 years by KOPT as deferred payment to enable the contractor to realise his construction, operation and maintenance cost; and, after completion of the contract period, the contractor will transfer the facility free of cost to KOPT. Since an authorization to levy charges from the customers is a basic requirement of any arrangement under Section 42(3) of the MPT Act, the proposed Fly Ash Jetty at HDC is purely a contracting arrangement and not a BOT/ BOOT arrangement falling under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963. In a nutshell, the rate is envisaged to be levied by the KOPT on the users of the Fly Ash facility at HDC, thereby not invoking the application of Reference Tariff Guidelines of 2013 or clause 9.2 of the Tariff Policy, 2015.

4.2. In this connection, KOPT has drawn reference to Section 31 under Part – VII – Vessel related charges for Inland Vessel and Non- Propelled Vessel of its existing Scale of Rates, which is reproduced below:

"S.31	For handling of Fly Ash vessel at TT Shed of KDS, operated by KoPT, a Consolidated handling charge, inclusive of all cargo and barge related services, shall be levied at the rate of '40.00 per MT.'
-------	---

4.3. The existing Scale of Rates already prescribes a rate of ` 40/- per tonne for handling of Fly ash Vessel at Kolkata Dock System (KDS) which is restricted in its application to KDS. Thus, the proposal of the KOPT is to amend the above mentioned note in a manner that it enables the KOPT to levy a rate of ` 40/- per tonne for handling of Fly ash Vessel at Fly ash jetty at HDC also.

4.4. In this connection, it is relevant here to mention that since the general revision of the Scale of Rates of KOPT undertaken in the year 2006, a common tariff structure is leviable at both the systems of KOPT viz., Kolkata Dock System (KDS) and Haldia Dock Complex (HDC), based on the overall cost position of KOPT. In the general revision of the Scale of Rates of KOPT in the year 2014, which has culminated into the existing Scale of Rates of KOPT, a rate of ` 40/- per tonne for handling of Fly Ash vessel at TT Shed of KDS has been prescribed, based on the overall cost position of the port as a whole i.e. after taking into account the cost position prevailing at both the Dock Systems at KOPT together. Therefore, it is not improper to extend the prescription of a rate which is applicable to one Dock System in KOPT to another Dock System at KOPT.

4.5. This arrangement would involve some financial implication, as fly ash vessels will now be handled at HDC also and a rate of ` 40/- per tonne approved would be levied on such vessels also. In this regard, it is recalled that in the general revision Order of KOPT passed by this Authority in February 2014, the vessel related activity of the port as a whole had depicted a deficit position of 40.88% for a period of two years i.e. 2014-15 and 2015-16. However, based on the proposal of the KOPT, a 20% increase was granted in respect of the main tariff items like berth hire, port dues, shifting charges, anchorage etc., whereas the increase was restricted to 40% in respect of few tariff items where a higher percentage of increase had been sought by the Port. Thus, the additional income, if earned by the KOPT due to the proposed amendment, will help the KOPT to bridge the gap in the unadjusted deficit amount.

4.6. Since the proposal of the port is only to extend the levy of ` 40/- per MT on Fly Ash Vessels from KDS to HDC and also since the general revision of Scale of rates of KOPT is already due for revision with effect from 01 April 2016, no separate consultation proceedings are found necessary at this juncture on the matter.

4.7. In view of the above position, the note proposed by KOPT is approved.

5.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the existing Section 31 under Part – VII – Vessel related charges for Inland Vessel and Non- Propelled Vessel, in the existing Scale of Rates of KOPT is replaced with the following provision:

“S.31	For handling of Fly Ash vessel at TT Shed of KDS as well as Fly Ash Jetties at HDC, operated by KOPT, a consolidated handling charge, inclusive of all cargo and barge related services, shall be levied at the rate of ` 40.00 per MT.”
-------	--

5.2. The said amendment effected in the existing Scale of Rates of KOPT will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and will remain valid till 31 March 2016 co-terminus with the validity of the existing Scale of Rates of KOPT.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/2015(142)]